

006047

# 宁夏民用航空志

NING XIA MIN YONG HANG KONG ZHI

《宁夏民用航空志》编纂委员会

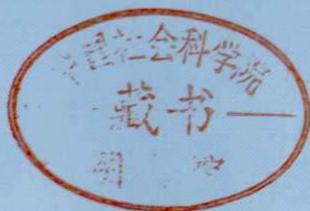


方志出版社

方B365-1

# 宁夏民用航空志

《宁夏民用航空志》编纂委员会



方志出版社

## 《宁夏民用航空志》编纂委员会

名誉主任:张庆民

主任:武海源

副主任:石金书 刘旭 辛文彦 任兵文

吴朝忠 齐德安

委员:武桂华 高春林 许志龙 刘树明

李星书 马卫平 张 飙

顾问:吴忠礼 鲁人勇

主编:张银山

编辑:张银山 武桂华 王建华 张智广

杨宗河 聂建民

## 序 一

民航西北管理局局长、党委书记 曹景舜

经过一年多的艰辛努力,《宁夏民用航空志》终于正式出版了,这是新世纪宁夏民航人献给自治区和西北民航的一份宝贵精神财富。在此,我代表民航西北管理局党委和《中国民用航空志·西北地区卷》编纂委员会向民航宁夏区局党委和全体编纂人员表示热烈祝贺,向给予编修工作热情指导和帮助的自治区地方志编纂委员会的领导和专家们表示衷心感谢。

“盛世修志,经世致用”。编修志书是我国独有的优秀文化传统,随着志书编纂内容和形式的不断拓展和创新,志书的影响力愈来愈大,它已超越了时代和地域的限制,为世界各国所瞩目。尤其是新方志的编纂,突破和完善了旧方志的局限和不足,发展成为具有现代意义的、门类齐全的系统工程,充分展现了其继往开来、服务当代、有益后世的功能。专业方志的异军突起是新方志编修的突出特点,民航志作为我国重要的专业志书,其编纂是一项开创性的工作,更需要发挥民航人的智慧和能力,创造性地完成好这项光荣而艰巨的历史使命。

西北民航的发展,经历了几次大的转折。而每一次转折,都是我们总结历史、展望未来的极好契机。目前,民航正处于历史上最深刻的变革时期,在这样的背景下,《宁夏民用航空志》的出版具有特别重要的意义。首先,它填补了宁夏民航志的空白,形成了宁夏第一部较为真实、准确、完整的民航专业志书;其次,它丰富了宁夏回族自治区地方志的体例和内容,为自治区整体的交通运输史写下了浓重的一笔。这部志书的出版正逢民航体制改革的重要时期,承上启下的意义更为突出,为宁夏民航的持续健康发展注入了新的活力。

西北民航作为新中国民航事业的创始者之一,是从极其薄弱的基础上起步的,改革开放以来,在党中央、国务院和民航总局的正确领导下,西北民航事业取得了快速的发展。其发展足迹凝聚了一代又一代西北民航人的心血和汗水,我们用数倍的努力和艰辛才换来了今天这样的成就,这一切是来之不易的。我们这代人有责任,也有义务把它记录下

38

来,并传承下去;我们应该承担起西北民航史志编纂的开创性工作,为今后的持续编修打下一个良好的基础。

作为西北民航发展的重要组成部分,宁夏民航的基础更为薄弱,从1934年6月欧亚航空公司开辟兰州至宁夏支线开始,这里就有了自己的民航事业,但发展步履维艰,航线运营时断时续,民用航空在交通运输中所起的作用十分有限。改革开放以来,宁夏民航迎来了发展的黄金时期,运输业务发展迅速,基础设施得到根本性改善,旅客吞吐量年年攀升,通用航空也得到了有效拓展。特别是西部大开发战略实施以来,随着宁夏回族自治区地方经济的快速发展,人民物质生活水平的不断提高,对外开放的日益扩大,民用航空运输获得了较大的发展空间,为当地社会与经济的繁荣和发展做出了重要贡献。可以说,近70年宁夏民航发展的历程,较好的折射出宁夏在迈向现代化过程中不懈地追求、进步的轨迹。透过这部《宁夏民用航空志》,我相信宁夏民航人会更加珍惜今天来之不易的发展机遇,更加坚定服务地区、发展民航的信心和决心。

宁夏民航专业志书的编修起步晚,资料缺。修志工作启动时正值民航改革之际,面临的困难和阻力不少。一年多的时间里,在区局党委的领导和自治区地方志编审委员会的具体指导下,编纂人员克服了诸多困难,埋头苦干,数易其稿,终于完成了这部志书。值得指出的是,在按期完成的同时,他们更注重内在的质量,体现了“质量是志书的生命”这一宗旨。我认为,《宁夏民航志》的编修过程本身就是对西北民航艰苦奋斗精神的最好阐释。

《宁夏民用航空志》的编修遵循了志书编纂的基本规律,符合志书编修的要求,体例比较规范;在篇目设置上,构建了一个既符合民航专业志书要求,又兼顾宁夏民航实际的完整的志书结构,使这部志书的专业特色和时代气息都得到了展现。编纂人员做了扎实的资料搜集工作,史料的运用也有独到之处。例如对银川河东机场建设过程的记述,从1976年银川市总体规划中列入芦花台作为新建机场的场址开始,对历次踏勘、选址、立项审批过程都做得详细而完整的叙述,同时,对于机场建设过程中的征地情况、工程建设、试飞、验收、开航等全过程也都有充分的史料记载,读后令人印象完整而深刻。语言的简洁和平实也是这部志书突出的特点,可以看出,编写人员对志书语言的掌握和运用是比较到位的,铸就了“客观、准确、明了”的语言风格,这也是一部志书应有的立场。

当然,编修民航志没有前人的经验可以借鉴,加上时间短促、工程量大,《宁夏民用航空志》还存在一些不足。然而,我们已有了一个良好的开端,随着更多资料的积累、发现和不断挖掘,今后会有更多、更出色的民航专业志书问世。西北民航正处于一个变化深刻、发展迅速的时期,在这样的形势下,我们更需要“以史为鉴”,汲取前人留给我们的经验和教训,以更加坚韧顽强的努力再铸辉煌,见证未来!

2003年9月

## 序 二

宁夏社会科学院党组书记  
宁夏地方志编委会常务副主任 张万寿

新年伊始,中国民用航空宁夏回族自治区管理局呈报《宁夏民用航空志》,请求宁夏地方志编审委员会组织有关领导、地方志专家学者进行评审。余借公暇之余开卷浏览,但见资料详翔,志体咸备,主线突出,个性鲜明,专业志之风骨。阳春三月,又有幸参与斯志公开评审,倾听管理局领导关于修志工作介绍和专家学者点评意见,为斯志能够得到有远见卓识的领导所重视和有识之士所赞赏而欣慰。

宁夏地处东亚地区的地理中心,加上气候特点和自然条件,在发展航空事业上独居优势。宁夏回族自治区成立时开辟了国内航线 1300 千米,架起了连接首都北京和兰州、包头等地的空中航线。1997 年,国内干线机场银川河东机场投入使用,在以银川为中心的 1800 千米范围内,所辟空中航线覆盖了全国大部分省会和首府城市。宁夏民用航空事业虽然起步较晚,但发展速度较快,已与铁路、公路、水运、管道组成了新的综合运输体系。

地方志是记载本地区、本行业、本部门事业兴衰起伏和成败得失的资料性著述。宁夏民用航空事业的发展,为编修航空专业志创造了条件。当然,与全国相比,宁夏民用航空事业发展的环境条件有别,历史长短有别,规模大小有别,业务多少有别,发展快慢有别。《宁夏民用航空志》因此也有别于其他志书,秉笔直书,客观地记述本行业在本地区的变化发展历史、前因后果和相互联系,地方特色和时代特点突出,经得起历史的检验。

盛世修志,美其风仪。志书已成为中国独有的特色文化,修志也自然成为各级领导的官职和官责了。民航宁夏区局领导深谙志书服务当代和“经世致用”的重要意义,组织人力精心修志,可谓慧眼识志,认识超群。常言道,玉器已成形,精琢方为珍。编者广泛吸收专家学者点评意见,择善而从,不厌其烦,挑灯夜战,反复考证、核实、拾遗、补缺资料,其志德高尚,治学严谨,甘守清苦,乐于奉献,令人敬佩。志贵于信,笔贵于正。斯志经笔削、绳纠、斧正,资料翔实,观点正确,体例完备,记述全面,文笔雅洁,堪称一部信史。

编修志书是存史传代、惠及子孙的千秋大业。修志既为今人,也为后人。编修《宁夏

39

《宁夏民用航空志》是宁夏民航人的愿望，也是志人的愿望。斯志是宁夏历史上首部记述民用航空发展事业的专业志书，弥补了宁夏无航空专业志的缺憾，其开创性意义重大，志林地位突出，不失为资政服务之良策，存史传世之正书，教化育人之范文。余借斯志出版之际，谨赘数语，微表今人修志寸心，更寄望于后来续修居上。以此为序。

2003年9月书于银川

## 序 三

民航宁夏区局局长、党委副书记 张庆民

盛世修志,志载盛世。编修史志是中华民族的优良传统,也是一项承前启后、继往开来的文化建设工程。编纂出版《宁夏民用航空志》是民航总局、民航西北管理局和自治区政府交给我们的一项重要的政治任务,也是宁夏民航几代人共同的心愿。因之,我们十分珍惜民航总局、民航西北管理局、自治区地方志编审委员会的信任,并能为完成这一功在当代、造福后人的历史性使命,感到莫大的欣慰和光荣。新中国宁夏民航事业走过了近半个世纪的历程,这是一条艰难曲折、充满收获和希望的道路。宁夏民航取得的发展成就,凝聚了宁夏民航几代人艰苦奋斗、矢志不渝的辛勤耕耘和无私奉献,同时也是马列主义、毛泽东思想、邓小平理论和“三个代表”重要思想与宁夏民航实际相结合的成功实践。为适应时代的发展要求,促进宁夏民航两个文明建设,迫切需要一部突出宁夏民航特色、全面记录宁夏民航事业发展历史和现状的综合性著述。《宁夏民用航空志》就是适应这一客观需要的应世之作。编修《宁夏民用航空志》是宁夏民航政治生活中的一件大事。

宁夏民用航空业始于20世纪30年代中叶,中华民国时期宁夏曾修建过东昌、满城、西花园、韦州、同心等5处简易机场。航空活动时断时续,民航在交通运输中作用甚微。建国后,党和政府十分重视民航事业的发展。20世纪90年代,随着改革开放的深化和自治区经济的迅速发展,宁夏民航事业得到较快发展,目前已形成了安全形势持续稳定、机场基础设施不断完善、服务质量稳步提高的良好局面。1958~2002年,宁夏民航累计完成机场吞吐量227.99万人次、旅客吞吐量203.75万人次、货邮吞吐量21818.3吨。1997年9月,4D级国内干线机场银川河东机场的建成,从根本上改变了宁夏民航运输条件。自银川河东机场开航5年多来,宁夏民航坚持“保证飞行安全、改善服务工作、争取飞行正常”的指导方针,在安全生产、经营管理和精神文明建设等方面取得了持续性发展。2002年,机场吞吐量达36.13万人次,旅客吞吐量达31.38万人次,货邮吞吐量达4273吨,保障各类飞行7998架次,较1997年分别增长了119.4%、92.7%、169.6%和214.9%。目前已有多家航空公司加入宁夏航线运营,与20多个城市通航。宁夏民航事业蒸

40

蒸蒸日上,前程似锦。

在编修史志的过程中,我们深切感到:宁夏民航的发展是民航总局、民航西北管理局、自治区党委、政府正确领导的结果;是宁夏民航几代人团结拼搏、艰苦奋斗的结果。作为跨世纪的一代民航人,我们有义务和责任记述这段坎坷而又辉煌的历史,以告慰前辈、昭示后人。同时我们也深切地感到:在社会主义市场经济体制逐步完善、改革开放步伐不断加大的新时期,宁夏民用航空事业的发展有着广阔而美好的前景,民航以其快捷、安全、舒适等运输特点,将在宁夏经济建设和社会发展中发挥越来越重要的作用。

《宁夏民用航空志》是一部严谨、朴实、科学的资料性著述。我们在志书编修中,恪守“详今略古、立足当代”的原则,坚持为民航发展服务的方向,运用志书编纂的规范方法,客观、真实地记述宁夏民航发展历程,将科学性、思想性、资料性融入各篇目中,力争“寓褒贬于记述中,明规律于兴衰之内”,突出民航特点,做到专志贵专。借鉴过去、服务现在、开拓未来,是我们甘于清苦、专心修志的目的所在。《宁夏民用航空志》的编纂和出版,既为社会各界通览宁夏民航史提供了重要参考资料,又为宁夏民航跨世纪发展提供了精神动力和智力支持,同时它又是对民航干部职工进行爱国主义、社会主义和革命传统教育的重要历史文献。可以肯定,《宁夏民用航空志》将会更好地发挥“修志资治、服务当代、垂鉴后世”的作用。

“以史为鉴,可知兴替;以人为鉴,可知得失;以铜为鉴,可正衣冠”。宁夏民航正处于新一轮改革和发展的关键时期,困难中孕育着希望,机遇与挑战并存。作为宁夏民航事业建设发展的参与者和见证人,我们时常感到肩负责任之重大,既为宁夏民航事业从无到有、从小到大而欣慰,又为如何应对改革和市场的挑战,使宁夏民航继续保持持续、稳定、快速、健康的发展而竭虑。今年是全面贯彻党的十六大精神、加快宁夏民航发展步伐的关键一年,同时也是新中国宁夏民航通航45周年,我们坚信,宁夏民航在20世纪艰苦创业中取得了骄人的业绩,也将在21世纪社会发展的快车道上谱写更加光辉灿烂的新篇章。是为序。

2003年9月

## 凡 例

一、本志以马列主义、毛泽东思想、邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导,坚持辩证唯物主义和历史唯物主义,以求达到思想性、科学性与资料性的统一。

二、本志是宁夏第一部民用航空志,按照略古详今的原则,力求真实记述宁夏回族自治区民用航空事业发展的历史与现状,突出时代特点和行业特点。

三、本志记述时限上至中华民国 22 年(1933 年),下限断至 2002 年。为记述完整,部分内容的下限适当下延。

四、本志采用述、记、志、图、表、录等体裁记述,以志为主,全志结构一般分章、节、目 3 个层次,横排竖写,并以图表相辅。行文为现代语、记述体。

五、本志记述事件,中华人民共和国成立前采用历史纪年法(首次出现括注公元纪年),中华人民共和国成立后采用公元纪年法。

六、本志涉及民用航空单位和管理机构及专用名词,首次出现时用全称(括注简称),此后书写则用简称。

七、志中统计数据以国家统计局公布的数据为准,个别数据经调查核实后采用。

八、本志所记述机构名称按当时之实况记述,凡有前后不一致者,仍基于当时事实记述。

九、本志采撷的资料,中华民国时期以历史档案及有关文件为主;中华人民共和国成立后,以各种文书档案、技术档案、统计资料、文献、征集的文字资料等为主。但因特定的历史时期原因,有些资料无考断线,则以调研采访的口碑资料加以补充。所用资料不注明出处。

十、本志主要记述宁夏境内民用航空史况及业务,坚持“专志贵专、突出特点”的精神。

41

## 目 录

序 一.....	1
序 二.....	3
序 三.....	5
凡 例.....	1
概 述.....	1
大事记.....	3
第一章 沿 革 .....	22
第一节 中华民国时期 .....	22
第二节 中华人民共和国时期 .....	23
第二章 机 场 .....	31
第一节 东昌机场 .....	31
第二节 满城机场 .....	31
第三节 西花园机场 .....	32
第四节 银川河东机场 .....	34
第五节 其他机场 .....	42
第三章 飞 机 .....	44
第一节 活塞式飞机 .....	44
第二节 涡轮螺旋桨式飞机 .....	46
第三节 涡轮风扇式飞机 .....	48
第四章 航空运输 .....	51
第一节 航线航班 .....	51
第二节 客货运输 .....	55
第三节 运价 .....	63
第四节 运输服务 .....	70

42

<b>第五章 通用航空</b> .....	75
第一节 农林业航空作业 .....	75
第二节 人工降雨 .....	77
第三节 航空摄影测量 .....	78
<b>第六章 航 务</b> .....	80
第一节 航行调度 .....	80
第二节 航空气象 .....	84
第三节 通信导航 .....	86
<b>第七章 机务维护</b> .....	89
第一节 维护保障 .....	89
第二节 维护设备 .....	90
<b>第八章 航空油料</b> .....	91
第一节 油料供应 .....	91
第二节 油库设施 .....	92
第三节 加运油设备 .....	93
<b>第九章 安 全</b> .....	95
第一节 组织机构 .....	95
第二节 飞行安全 .....	97
第三节 空防安全 .....	100
第四节 航空地面安全 .....	102
第五节 安全综合保障 .....	104
第六节 飞行事故 .....	105
第七节 交通战备 .....	108
<b>第十章 管 理</b> .....	109
第一节 经营管理 .....	109
第二节 航空运输管理 .....	113
第三节 劳动人事工资管理 .....	114
第四节 综合管理 .....	117
<b>第十一章 科技教育</b> .....	120
第一节 职工教育 .....	120
第二节 科技成果 .....	122
<b>第十二章 党群工作</b> .....	128
第一节 党委工作 .....	128
第二节 工会工作 .....	132

---

第三节 共青团工作.....	134
第十三章 人 物.....	136
第一节 人物简介.....	136
第二节 人物名表.....	142
附 录.....	162
一、文献 .....	162
二、驻银川河东机场单位 .....	192
三、政策、法规、制度 .....	193

43

## 概 述

航空运输在经济发展和国家交通运输体系中居重要地位,是国民经济的先导性基础行业。它具有高科技、高投入、高风险以及快速、安全、舒适等特点。航空运输在促进地区经济发展和对外改革开放中具有重要意义。

宁夏民用航空事业始兴于 20 世纪 30 年代中叶,据《中华民国史事日志》记载:民国 23 年(1934 年)6 月,欧亚航空公司开辟兰(兰州)宁(银川)支线,是为宁夏民航之始。此后中国航空公司、陈纳德空运大队,先后开辟银川至兰州、包头、北京航线,当时民用航空运输主要服务于军事、政治,其次兼顾邮政通信、政要及富有阶层行旅之需。中华民国时期,宁夏民用航空活动时断时续,欧亚航空公司、中国航空公司在宁夏只运营 5 年多时间,陈纳德空运队运营时间未及半年,民用航空在交通运输中所起作用甚微。民国 23~34 年(1934~1945 年),宁夏曾修建过东昌、满城、西花园和韦州、同心等 5 处简易机场,机场设施简陋,技术落后。

中华人民共和国成立后,中国共产党和中央人民政府十分重视民用航空事业的发展。1949 年 11 月 2 日,中央人民政府革命军事委员会民航局成立。1958 年 10 月 20 日,中国民用航空局银川航空站(简称银川航空站)成立,至此,自 1949~1958 年中断了 9 年的宁夏民用航空运输得以恢复和发展。1964 年 2 月,在原银川航空站基础上,组建成立中国民用航空宁夏回族自治区管理局(简称民航宁夏区局)。1986 年 5 月 1 日,民航兰州管理局迁至西安,更名为民航西安管理局,管理宁夏、陕西、甘肃、青海 4 省(区)民用航空业务。1989 年 10 月,在原民航西安管理局的基础上组建成立民航西北管理局,民航宁夏区局属其管辖。

民航宁夏区局原有西花园机场是中华民国时期遗留下来的惟一民用机场。1958 年春季,中共银川市委决定重新修建西花园机场。新修的机场跑道长 1415 米、宽 40 米,为南北向土质砾石道面。1958 年 10 月 20 日 13 时 41 分,伊尔-14(IL-14)型客机降落该机场,正式开通北京——包头——银川——兰州航线。20 世纪 60 年代,西花园机场因地势低洼,每年春季跑道翻浆,水淹机场致使航班停运时有发生。1958 年 10 月至 1982 年 6 月,宁夏仅开通北京——包头——银川——兰州 1 条航线。

1986 年 9 月,银川西花园机场改扩建为 3C 级机场,修建了 1 条长 2200 米、宽 30 米的

沥青混凝土跑道,可起降 BAe146 及 50 吨以下机型。1993 年,机场安装了助航灯光,相继开通了银川至西安、北京、广州、上海、成都、乌鲁木齐、武汉等地航班。

1958~1983 年,宁夏民航累计完成旅客发运量 27387 人次、货邮发运量 1038.5 吨。1992~1995 年,机场保障航班架次、旅客吞吐量、货邮吞吐量,分别以 12.4%、38.12% 和 45.75% 的速度递增。

为适应地区经济发展和改革开放需要,从根本上改变宁夏民航落后面貌,迫切需要新建机场。民航机场选址和新建工作自 20 世纪 70 年代开始,历时多年议而未果。20 世纪 90 年代初,国家民航局和自治区先后勘察了芦花台、南梁、掌政、白鸽等 10 个场址,确定灵武市临河乡(今临河镇)为新机场场址。1992 年 7 月,自治区政府向国务院、中央军委上报新机场工程项目建议书,1993 年 3 月 4 日,国务院、中央军委批准银川新机场项目建议书。1995 年 12 月 18 日,国家计委批准银川河东机场工程开工,工程历时 18 个月,于 1997 年 9 月 6 日竣工并正式投入运营。银川河东机场属 4D 级国内干线机场,跑道长 3200 米、宽 45 米、厚 0.34 米,站坪面积约 5 万平方米,安装有 I 类精密进近仪表着陆系统和先进的航行管制、航空气象、通信导航设备。机场供电、供油和机场服务及其他保障设施完善,可满足波音—757(B—757)、空中客车 310(A310)及波音—767(B—767)等机型安全起降。

随着改革开放的深化和自治区经济的迅速发展,宁夏民用航空发展较快,机型由小型向中型、大型发展;航线航班日益增多;机场基础设施不断改善;服务质量稳步提高;安全形势持续稳定。至 2002 年,中国国际航空公司、北方航空公司、东方航空公司、西北航空公司、上海航空公司、海南航空公司、四川航空公司等多家航空公司,相继开通了银川至上海、广州、西安、兰州、成都、太原、乌鲁木齐、沈阳、南京、长沙、敦煌、大连、福州、杭州等 21 个城市的航班,每周航班达 100 多个。此外,中国联合航空公司宁夏分公司 1985 年始,先后开通了银川至西安、北京、佛山航线。

2002 年,宁夏民航机场吞吐量、旅客吞吐量、货邮吞吐量,分别达 36.13 万人次、31.38 万人次和 4273.1 吨,较 1997 年增长了 119.44%、92.72% 和 169.61%,是 1984 年的 35.76 倍、39.72 倍和 22.56 倍。1984~2002 年,宁夏民航累计完成机场吞吐量、旅客吞吐量和货邮吞吐量达 221.32 万人次、198.27 万人次和 20747.8 吨。宁夏在发展航空运输的同时,开展了航空摄影测量、飞播造林、农林化飞行、人工增雨等通用航空业务,促进了自治区社会与经济发展。

“十五”期间最后 3 年,宁夏民航将进一步完善机场功能,加大基础设施建设,提高机场综合能力,合理布局并优化航空运输网络。预计 2005 年机场吞吐量将达 60 万人次,货邮吞吐量达 6000 吨。机场设立海关口岸,开通银川至香港地区航班。在固原地区新建 3C 级旅游支线机场。随着西部大开发战略的实施及宁夏社会与经济的发展,特别是基础设施和投资环境的不断改善,宁夏民用航空将在促进地区社会与经济发展和改革开放中发挥越来越重要的作用。

## 大事记

### 民国 22 年(1933 年)

是年,宁夏省主席马鸿逵提出发展宁夏航空事业计划,并列人当年《宁夏省政府计划》。

### 民国 23 年(1934 年)

1 月,宁夏省政府在省城东教场(今银川市兴庆区银河仪表厂)修建简易机场,供支宁部队军需,并对孙殿英部实施空袭。

春,宁夏省政府在省城东 20 千米处(今银川市兴庆区通贵乡)修建东昌机场。

6 月 20 日,欧亚航空公司开通兰(兰州)宁(银川)支线,航班每周 1 班。11 月,航线延至包头。

10 月 19 日,蒋介石自兰州乘飞机首次到宁夏,东北军司令张学良及青海省主席马麟同行。次日,离宁飞抵西安。

### 民国 24 年(1935 年)

2 月 8 日,国立中央研究院气象研究所与欧亚航空公司签订气象服务保障协议,双方同意在宁夏设测候所。7 月,测候所(位于西花园机场东南侧)设立,11 月,正式建成使用。

10 月,宁夏省政府以“防共”为由,在满城(今银川市金凤区)修建机场,次年 2 月,机场竣工。因跑道长度不符合飞机起降要求,并有城墙影响,遂改建为兵营。

## 民国 25 年(1936 年)

6 月,西北“剿总”代总司令张学良及陈诚、杨虎城、朱绶光等为联络西北各省防堵红军西征,由西安飞抵银川。27 日,由银川飞抵太原。

10 月,蒋介石乘飞机第二次到宁,宋美龄、张学良等人同行。

是年,马鸿逵以向蒋介石祝寿为名,在宁夏搞“献机祝寿”活动,总计强索“捐款”6 万元,购飞机 1 架,并命名为“宁夏”号。

## 民国 26 年(1937 年)

11 月 5 日,日军飞机 7 架首次空袭宁夏省城银川,人员伤亡惨重。

是年,兰州空军在宁夏设航空站,配备地勤人员 30 多名,辖管西花园等机场。

## 民国 27 年(1938 年)

2 月,日军飞机空袭中卫县城。

是月,空军宁夏航空站和测候所迁往同心县城。次年 10 月 27 日,测候所迁至中宁县东门外叶家庄子。

是年,宁夏省政府奉航空委员会加强航空的训令,在同心城校场滩修建同心军用机场,称航空十三站。

## 民国 28 年(1939 年)

2 月 9 日,日军飞机 9 架轰炸固原城,投弹 30 余枚,毁民房数 10 间,伤 2 人。

3 月 6 日,日军飞机 12 架从山西运城起飞空袭宁夏省城银川。日机从东门起开始投弹,沿东西街轮番轰炸,西塔防空洞被击中,洞内人员全部死难,全城伤亡、损失惨重。

9 月 15 日,日军飞机 33 架第三次空袭宁夏省城。因事先多次发出空防警报,未造成重大伤亡。

是月,欧亚航空公司兰宁绥航线停航。

是年冬,苏联轰炸机由兰州空军基地起飞,前往山西运城轰炸日军,返航途中有 2 架